

# SCAMBI DI VALIGIA

Paolo Ceccarelli

*Mi telefonano dall'aeroporto: «[...] volevamo dirle che la sua valigia è stata recuperata: gliela faremo avere domani a casa. Ci scusi se ci abbiamo messo più di un mese: era andata a finire in posti diversi e lontani. Comunque adesso tutto è ok; grazie della comprensione». Me l'avevano persa andando in America Latina ed ero rimasto vari giorni senza camice, calzini, lo spazzolino da denti: [...] una pena.*

*La apro: in realtà non è più lei; deve aver viaggiato molto e visto cose e luoghi strani – lo si capisce da etichette e timbri; è stata anche colonizzata. Mancano una cravatta, due magliette, il dentifricio, un quaderno; ci sono in cambio una paio di infradito, degli occhiali da sole, una kippah, un pacchetto di tè verde, un barattolo di crema viso da notte per signora e poi fogli e foglietti di dimensioni e colori diversi, tenuti insieme da un fermaglio. Qualcuno (forse più d'uno) l'ha usata: presa in un aeroporto e lasciata in un altro, per restituirla o fare sparire qualcosa. C'è anche una cartolina in inglese da Toronto a Brno, indirizzata a un certo Bohumil Čapek: di sicuro è uno di loro. Guarderò le carte per cercare di capire cosa sia successo in questo lungo girovagare. Sono scritte in varie lingue; alcune le conosco, altre no. Dovrò utilizzare un traduttore automatico.*

*Ecco cosa ho trovato.*

*Tre fogli di carta riciclata grigiolina, con un vago odore di cannella. La scrittura è ordinata e la lingua sembra slava: forse ceco. Penso sia di questo Bohumil.*

All'aeroporto devono aver confuso i bagagli; mi sono ritrovato con una valigia identica alla mia, che invece

è di un altro; tutte le mie cose si sono smarrite, ma per fortuna non avevo nulla di valore a cui ero affezionato. Tirerò avanti con le poche cose che ci sono qui: calzini e camice pulite, un *nécessaire*, cravatte, un paio di scarpe, due quaderni. Il suo proprietario deve essere abbastanza simile a me per dimensioni e gusti, ma la constatazione non mi consola molto.

Metto giù una prima traccia del libretto che vorrei regalare a Jiri, alla fine di quest'anno, quando si ritirerà dal suo posto all'università e gli faranno un po' di feste. Il vecchio Jiri è un testimone prezioso della nostra storia. Ne ha viste tante dai tempi di Gottwald e di Novotny, fino ad Havel e alla democrazia, con il suo nuovo conformismo e le sue più sottili censure. Gli devo molto; mi ha aiutato ad essere curioso e ad avere il gusto del fantasticare. Mi ha insegnato a non mollare, ma anche a non essere mai troppo certo delle cose che faccio, a non sentirmi uno di quelli che hanno sempre le ricette giuste in tasca, o un profeta incompreso. A lungo siamo stati strapazzati da chi possedeva l'ideologia risoltrice e adesso abbiamo nuovi maestri di certezze mercantili, digitali o ambientaliste, addirittura religiose.

Sono arrivato a Zanzibar tre giorni fa per il seminario su Ng'ambo. Il quartiere è a ridosso di Stone Town e ci si mescolano spazi e architetture della città vecchia; stecconi di edilizia popolare, testimonianze della New Town voluta dal presidente socialista Karume e progettata da Huber Scholz secondo i canoni della DDR; nuovi bungalow di stile ibrido anglo-arabo del Golfo. Si sta bene; non fa troppo caldo; l'odore di spezie è dappertutto e la cucina, piena di mescolanze indiane, arabe, etiopiche, swahili, è buonissima. Mi manca solo una delle nostre



**Gerland, ZAC des Girondins (in corso)**

buone birre; ma Zanzibar è islamica e non c'è nulla da fare.

Stare qui e girare per le strade di Stone Town, sedermi ogni tanto su una *baraza* guardando passanti, palazzi, casette con le loro famose porte di legno intagliato mi aiuta a immaginare cosa scrivere.

Penso che a Jiri farebbe piacere se toccassi due o tre temi che gli sono cari.

Ad esempio, il modo in cui elementi di una cultura si trasferiscono da un luogo a un altro e come questi corpi estranei interagiscono con le strutture della cultura locale e si modificano reciprocamente. Come saranno in futuro queste interazioni in un mondo costantemente in rete, in cui alcuni modelli culturali sono dominanti e pervasivi? Si banalizzerà tutto? Forse no: culture lontane comunicheranno tra loro, altre riusciranno a emergere e a imporsi, altre ancora apparentemente finite o appiattite avranno l'occasione di farsi conosce-

re, di rivivere. Nulla esclude che nel mutato contesto mondiale, in un prossimo futuro la cultura europea sia oggetto dell'influenza di altri sistemi culturali, diventi a sua volta meticcias. Come osservava da buon messicano Octavio Paz, non è detto che la "condanna alla modernità" che abbiamo inflitto al resto del mondo non produca alla fine una modernità molto diversa da quella che avevamo esportata e che questa ci venga imposta dall'esterno. Insomma, non è escluso che si sia noi a dover cambiare, a contaminarci, a battere nuove strade; che le nostre città non siano in futuro rimodellate da elementi cinesi, componenti arabe, attributi indiani, forme d'uso africane.

Un altro tema è la reale capacità dei nostri sistemi di valore, modelli teorici, tecniche e politiche, di contribuire a gestire positivamente processi di scala senza precedenti come le enormi trasformazioni urbane in atto in Asia e Africa, i grandi flussi migratori internazionali, le

crisi ambientali, ma anche i conflitti sociali e, inaspettatamente per noi laici, quelli religiosi. Cosa può dire l'Europa a riguardo? Ci tormentiamo quando ci chiediamo di costruire una moschea, perché la consideriamo un corpo estraneo alla vita di un nostro quartiere e la scala a cui siamo abituati ad operare è piccola, di dettaglio rispetto a quelle asiatiche o africane: molte nostre città hanno la dimensione dei villaggi di altri continenti.

In più, sostenibilità, dimensione ottimale degli insediamenti, equilibrio tra città e campagna, accessibilità si declinano in tanti modi già all'interno dell'Europa e hanno significati profondamente diversi in Cina o India, in Brasile, nel Golfo, in Nigeria. Cosa pretendiamo di insegnare?

Ultimo oggetto di riflessione il fatto che uno degli aspetti deprimenti della società in cui Jiri è vissuto è stato l'essere ordinata, ripetitiva, noiosa: la pianificazione e le sue regole tecniche dovevano essere rispettate perché avevano valore etico in sé. E questo non vale solo per il "socialismo reale" ma per tutto il mondo illuminato europeo, intriso di principi vittoriani e – nel centro Europa – di rispettabilità *biedermeier*. Le città dovevano essere ben disegnate, venire organizzate secondo equilibrati principi funzionali, disporre di distretti per gli affari, quartieri residenziali, zone industriali, quartieri a luci rosse, tutti ben distinti tra loro: una proiezione a scala urbana degli appartamenti dove si cammina con le pattine.

D'altra parte neppure l'urbanizzazione selvaggia, la vita caotica, l'anarchia costruttiva proprie delle nuove città africane, di pezzi delle metropoli dell'India o dell'Indonesia, o degli agglomerati suburbani dell'America Latina sono un modello accettabile: il disordine è spesso il risultato della miseria e della disperazione.

Allora come riuscire a trovare soluzioni che possano garantire minimi livelli di razionalità in situazioni che sembrano totalmente irrazionali, che sono piene di vita ma anche di orribili contraddizioni?

A Jiri farà piacere essere stimolato a riflettere su questi aspetti dell'inadeguatezza della nostra presuntuosa cultura europea ad affrontare i nuovi grandi processi in atto, della scarsa voglia di riconsiderare con occhio critico i nostri modelli, di capovolgere il modo di guardare i problemi per cercare nuove risposte.

Zanzibar sembra un arcipelago perso nell'immensità dell'Oceano Indiano, produttore di beni "inutili", come noci di cocco, cardamomo, chiodi di garofano; un tempo era anche centro del commercio di schiavi e oggi è luogo di turismo. Un posto inconsueto, tagliato fuori dalle grandi trasformazioni sociali ed economiche [...]. Invece, paradossalmente, si rivela un luogo dove si possono capire meglio alcuni problemi di fondo del mondo contemporaneo: la continua ricerca di contatti con tutti e tutto; l'ansia di comunicare, d'essere in rete, di non essere mai esclusi da qualcosa o da qualche luogo, di innovare permanentemente. Qui ci sono barche leggere e veloci, dalla vela triangolare, i *dhow*, che sfruttando le stagioni dei monsoni venivano dall'India con manufatti, si fermavano, aspettavano che i venti cambiassero e ritornavano a casa carichi di prodotti agricoli. Facevano migliaia di chilometri per andare e venire dal Corno d'Africa, dalla penisola arabica e da Oman, dalla Persia e dal Golfo, dall'India, addirittura dalla Cina. Per molti anni Zanzibar fu la capitale del Sultanato dell'Oman, distante 2.000 miglia nautiche, quasi 4.000 chilometri da fare in barca! Scambiavano alimenti, manufatti, idee, tecniche, parole e cromosomi e creavano nuove culture, nuove architetture, nuovi linguaggi e piccoli meticcii, spesso bellissimi. Il ciclo dei monsoni costringeva i marinai a fermarsi per alcuni mesi e questo faceva sedimentare rapporti e contaminazioni. Più tardi arrivarono i portoghesi; poi gli inglesi; dopo ci furono l'indipendenza e il socialismo (cioè noi con i nostri pacchetti positivisti). Adesso ci sono i cinesi e gli israeliani, entrambi assolutamente pragmatici; qualche anno fa i cinesi hanno fatto un piano regolatore per Zanzibar, in questo

momento è un urbanista di Tel Aviv a fissarne le strategie di sviluppo, con investimenti immobiliari arabi. Un casino, un pentolone. La continua contaminazione; l'interrotto prendere e lasciare; il non permettere che le cose sedimentino in una sola forma sono caratteristiche tipiche della società globale contemporanea. Spesso le spacciamo come nostra invenzione, nostra peculiarità; invece non lo sono affatto e non sono neppure frutto esclusivo del mondo postindustriale e della società della comunicazione. I *dhow* navigano su e giù da 3-4.000 anni. Lo swahili che ha quasi 2.000 anni ha la struttura di una lingua bantù, ma le sue parole sono arabe ed è nato e si è sviluppato attraverso contatti tra regioni diverse e lontane e continui aggiustamenti. Nell'architettura locale si trovano sedimenti africani, arabi, indiani fusi insieme per produrre qualcosa di originale, con una propria identità.

Perché in un mondo così fatto continuiamo a immaginare che tutto funzioni secondo le nostre regole, o al massimo con variazioni locali di queste regole? Perché non immaginare che invece si sia noi un'anomala mutazione, sviluppatasi per un periodo di tempo abbastanza breve, di un processo più vasto e complicato, per sua natura pasticciato, stratificato, contraddittorio ma anche più fertile di possibili ulteriori sviluppi, e che dura da molto più tempo? Perché Praga o Vienna non possono essere bellissimi "unici" che non hanno nulla da spartire e insegnare alle immense città asiatiche o africane; città da visitare con occhio curioso, come si guardano le case-villaggio circolari degli Hakka o Machu Picchu, osservando i loro abitanti come curiosi esempi folkloristici?

*Questo Bohumil Čapek (un ingegnere o un agronomo?) ne sa di città e territori; deve viaggiare molto per il suo lavoro e sembra abbastanza colto. In parte ha ragione, ma sostenere che la cultura e i modelli di organizzazione sociale ed economica europei forse sono solo varianti di una ben più ampia e solida galassia di vicende mondiali*

*mi sembra un po' arrischiato, anche se suggestivo. Però è anche vero che proprio io ho scritto:*

*«I believe that the time has arrived for a very serious criticism of an insular culture as the European one that has claimed to be able to solve the problems of the rest of the world applying its own solutions thanks to its economic and military power. The economic and cultural geography of the globe has changed but Europeans (and Americans) still believe that their paradigms (that do not work properly even in their countries) are the best and the only ones.*

*To answer to failures we have tried to adjust them to different realities. To reduce suspicion we have allowed some of our customers to resell them with a different brand. But we have never taken seriously into consideration the possibility that others' problems can be substantially different and that the time others should influence us has eventually come».*

*Devo pensarci su; intanto vado avanti con la lettura.*

*Il retro di un avviso dell'Ethiopian Airlines. Calligrafia maschile, un po' nervosa. Lingua tedesca.*

Nella valigia che mi hanno rifilato per sbaglio a Nairobi (sono incavolato nero, ma non c'è nulla da fare) c'erano alcuni fogli con riflessioni sulle città europee; li ho tirati fuori incuriosito: da vecchio sassone capisco il boemo. Mi hanno fatto venire in mente immagini di altri luoghi. Finché aspetto l'aereo per Dubai provo a metter giù due idee che mi sono venute girando per Addis Abeba. La città è cambiata moltissimo: per certi aspetti è irriconoscibile rispetto a com'era trent'anni fa, quando ci ho lavorato. Nella rapida corsa in taxi non sono riuscito a ritrovarmi: molti dei punti di riferimento di allora sono spariti o hanno cambiato profondamente di ruolo, anche se forse l'ossatura generale è rimasta la stessa. Cos'è successo? Perché e come un enorme agglomerato di capanne di frasche, punteggiato da pochi edifici alti, in poco

tempo si è trasformato in una melassa di torri di cemento, acciaio e vetro, di lussuosi appartamenti e ovviamente di capanne? Da dove sono saltati fuori i soldi in un paese che pur essendo in rapido sviluppo è ancora poverissimo?

Sono stati paradossalmente i milioni di tazze di caffè che i cinesi hanno cominciato a bere, insieme al tè, e l'impennata che questo ha determinato nella domanda mondiale di "arabica". L'Etiopia è il quinto produttore mondiale di caffè, che è il suo principale bene d'esportazione; il consumo dei mercati emergenti aumenta del 5% l'anno e la produzione etiopica cresce del 2%; questo spiega perché l'economia tira.

Sembra paradossale che Addis Abeba, che ha più di 3 milioni e mezzo di abitanti, si trasformi notevolmente e in gran fretta per merito de 'na tazzulella 'e café' come direbbe il barista napoletano di Dresdener Strasse. Trent'anni fa, quando lavoravamo al Master Plan sembrava che non ce l'avrebbe mai fatta.

Il caffè e la rapida modernizzazione, confusa ma anche articolata, di Addis Abeba mi evocano altri luoghi che conosco: il Brasile, il Paraná e Curitiba.

Curitiba permette di capire molte delle grandezze e miserie dell'urbanistica riformista del secolo scorso e di oggi. La sua storia è nota: da città addormentata nel mezzo dell'altipiano agricolo del Paraná, specializzata nella produzione di mate e di caffè, nel corso di pochi decenni, nella seconda metà del Novecento, diventa una delle città più dinamiche e moderne del Brasile e un modello mondiale di buona urbanistica e buone pratiche ambientali. Un risultato dovuto all'impegno e all'immaginazione di Jaime Lerner, che ne è progettista e sindaco.

La strategia di sviluppo si basa su pochi principi: massima e rapida accessibilità ai nodi funzionali del territorio – terziari, industriali, ricreativi – da parte della maggior parte della popolazione; massimo uso del trasporto pubblico addensando l'urbanizzazione lungo le sue linee; trasporto pubblico che abbia le prestazioni di una metropolitana e il costo di un servizio d'autobus. L'ini-

ziativa che ha avuto maggior successo è stato probabilmente il BRT (o *ligherino* come è chiamato a Curitiba) realizzato nel 1974 per la prima volta nel mondo e poi replicato a Bogotá, a Guangzhou e in molte altre metropoli. Su questa ossatura è stata costruita la nuova città ricca di verde e di servizi pubblici e fortemente integrata. Gli indirizzi della pianificazione fisica erano integrati da azioni di sostegno ai gruppi sociali più deboli; tra queste, particolarmente nota era il trasporto gratuito in cambio della raccolta diretta della spazzatura.

Per garantire l'ottimizzazione del sistema dei trasporti, evitare diseconomie di scala, poter dare una casa decente e buoni servizi a tutti, e contenere le situazioni di insicurezza, Curitiba doveva crescere fino a un milione di abitanti. Gli immigrati in più sarebbero stati indirizzati verso altri poli di attrazione nel territorio del Paraná.

Curitiba e Addis Abeba hanno in comune l'essere due città marginali che nel giro di pochi anni si sono sviluppate notevolmente, anche se in modi profondamente diversi. Il caso di successo è Curitiba, pianificata secondo i migliori principi dell'urbanistica europea degli anni Cinquanta-Sessanta, mentre Addis Abeba, pur avendo piani regolatori precisi, è cresciuta in modo relativamente casuale. Curitiba mette però in luce una grave debolezza delle città pianificate secondo principi di razionalità e ordine: la difficoltà di adattarsi al continuo mutamento della società contemporanea, la rigidità delle destinazioni d'uso, dell'impalcatura infrastrutturale e dei rapporti tra diverse componenti della vita urbana. Curitiba grazie al successo della sua pianificazione ha attratto più popolazione del previsto e questo ha messo in crisi il funzionamento del suo impianto e di molti servizi. Ha inoltre attratto molte imprese; questo ha fatto fiorire l'economia, innalzato le condizioni economiche della popolazione e aumentato la motorizzazione privata. Il *ligherino* e l'intero assetto spaziale della città basato sul rapporto virtuoso tra uso del suolo, densità edilizia, linee di trasporto si sono scombinati; la rigida



struttura urbana che non permette adattamenti ha peggiorato le cose. Sono nati problemi imprevisi che sono meno gravi in città che si sono sviluppate in modo più disordinato e irrazionale.

Ho seguito per anni le vicende di Curitiba e la genialità delle invenzioni dei suoi amministratori e tecnici, ho condiviso le loro preoccupazioni relative ai problemi che via via si ponevano e così ho ritrovato alla scala di una grande città di un paese in sviluppo gli stessi problemi che avevo già constatato in alcune nostre città nuove, tedesche o inglesi, e temo d'aver visto in anticipo quello che accadrà nel prossimo futuro in molte nuove metropoli cinesi. Sono considerazioni amare per un tedesco ordinato come me, ma non possono essere sottovalutate.

*Questo viaggiatore tedesco, che ha avuto per le mani la valigia in Africa, deve a sua volta averla persa presto. C'è infatti una nota scritta a Dubai che non è sua.*

*Ricevuta dello Starbucks Café dell'aeroporto di Dubai. Nota in catalano, in inchiostro viola.*

In viaggio verso Delhi, dove dovrei arrivare alle 17. Leggo su un tabellone che, finiti i lavori in corso, l'aeroporto di Dubai quadruplicherà il suo potenziale e potrà gestire 200 milioni di passeggeri l'anno: sarà il più grande del mondo. Oggi l'aeroporto più trafficato è quello di Atlanta con 72 milioni di passeggeri; Dubai ne ha 52. Sono componenti dei sistemi urbani che non riusciamo bene a definire e gestire, a internalizzare nei nostri schemi mentali. Costituiscono dei mondi a sé, con molte delle funzioni che sono proprie delle città, ma non sono città – o forse lo sono in modo diverso; ricordano le *gated communities* residenziali ormai presenti in tutto il mondo e stabiliscono nuovi standard e comportamenti di vita. Sono simili ai grandi *shopping malls* dove, anche lì, c'è dentro di tutto, in ambienti controllati, protetti, perfettamente puliti, o ai grandissimi complessi ospedalie-

ri. Sono spazi asettici perfetti per comunità di persone la cui vita in larga misura si svolge in rete; non dissimili ormai dai grandi musei dove i visitatori non guardano più i quadri direttamente ma attraverso i loro iPhone. Non sono “non luoghi”, ma semplicemente luoghi diversi, per un diverso tipo di società. A Dubai, Abu Dhabi, Doha, Manhama si va in vacanza per vivere negli aeroporti, nei centri commerciali, nei grandi alberghi autosufficienti. Penso al *flâneur* di Baudelaire negli shopping mall del Golfo, variante contemporanea dei *passages* cari a Walter Benjamin: *quelle différence!*

*Questa nota di un ignoto catalano non è male. A voler essere corretti, bisogna ammettere che dà valore agli interrogativi di Bohumil.*

*Pagine strappate da un quaderno; l'ultima è macchiata di curry. Scritto a matita, in francese.*

Mi viene da chiedermi, come Chatwin, “ma che ci faccio qui?”. Sono venuto in India per vendere sofisticate attrezzature per gli ospedali e mi ritrovo nel disordine e nello sporco più assoluti. A Shahjahanabad, la vecchia Delhi, così come nei vecchi quartieri di Calcutta o di Mumbai, c'è un terribile disordine: negozi di elettronica, friggitorie, vecchi morenti, antiche dimore lussuose, orrendi bassi, templi di svariate religioni e sette, dentisti, officine, postriboli, gioiellieri, vacche indisturbate; stanno tutti insieme e mutano di continuo la scena urbana. La rendono vivacissima e al tempo stesso assolutamente statica. Al quinto piano di un edificio fatiscente dietro Chandni Chowk ci può essere una tintoria di sari, con fuochi sempre accesi, vasche d'acqua e il rischio continuo di incendi e crolli. Ogni tanto viene giù tutto, l'edificio prende fuoco, ci sono decine di morti. Città in continua trasformazione e dove c'è di tutto, ma non per questo “porose” come le immaginava Walter Benjamin nella sua descrizione di Napoli del 1925, quando raccontarono a lui tedesco la panzana delle vacche con-

dominiali: «Accade così che al quarto o quinto piano di questi casermoni vengono tenute delle vacche. Gli animali non scendono mai in strada e i loro zoccoli si sono talmente allungati da non consentirgli di stare più in piedi». Figurarsi se fosse qui; le *gaumata*, oggetto di venerazione, si stenderebbero sui divani.

Le vecchie città indiane non sembrano (e spesso anche non sono) segregate spazialmente. In una società fondata sulle caste non ce n'era bisogno: ognuno conosceva da sempre il posto che gli toccava e non attraversava confini proibiti. Ma forse non è stato così anche nelle nostre città dell'*ancien régime* dove la presenza diffusa di poveri appariva un dato "naturale", fisiologico, che solo di rado creava problemi e richiedeva repressione? La segregazione spaziale è diventata un elemento fondamentale della costruzione della città nel momento in cui i giochi si sono fatti duri, i poveri sono serviti come forza lavoro industriale e hanno dovuto essere regolati e controllati per poter essere sempre a disposizione, e l'antico ordine gerarchico non è stato più garantito.

*L'idea di "porosità" e quella di "permeabilità" delle strutture urbane sono belle come immagini letterarie, ma corrispondono poco a soluzioni urbanistiche efficaci: ci vorrebbe in parallelo una "porosità" sociale che non c'è e che quasi sempre non ci può essere. Però vale la pena di lavorarci su.*

*Busta con tre fogli bianchi a righe celesti, con qualche macchiolina probabilmente di tè. Scrittura in nero, con mano ferma. Il testo è in inglese, con qualche correzione in olandese. La busta, non affrancata, è indirizzata a Sven Larsson, Göteborg.*

Caro Sven, sono tornato a Liuling per vedere Feng e Xiang ma il villaggio ormai non esiste più: non ci sono più le piccole strade di terra battuta tra i muri di pietra delle case e

dei cortili; non ci sono più gli alberi di *méi*, gli stretti canali con le piccole barche a fondo piatto e gli stagni pieni di anatre. Al loro posto ci sono enormi cumuli di terra e sassi, macerie, cataste di tubi di ferro, contenitori di plastica e casse di legno. Più indietro enormi bulldozer e scraper, altissime gru e una selva di torri alte decine di piani, tutte color cemento e piene di finestre. Una, due, venti, trenta torri tutte eguali... Ma sono proprio a Liuling? Il progetto di gemellaggio tra la cooperativa agricola di Feng e quella di Lars mi sembra inevitabilmente saltato.

Cercando in giro ho trovato Jiang Jing. Te lo ricordi? Era quel gentile funzionario del Partito Comunista che si occupava dei rapporti esteri. Gli ho chiesto notizie e mi ha detto che un paio d'anni fa, al momento di insediarsi, il primo ministro Li Keqiang ha detto che uno degli obiettivi prioritari per i successivi dieci anni era aumentare di molto la percentuale di popolazione urbanizzata: entro il 2025 il 70% dei cinesi, cioè 900 milioni (oggi sono la metà), vivrà in città. Trent'anni fa la situazione era rovescia: quasi l'80% della popolazione cinese viveva in campagna.

Di fronte a processi del genere a che può servire la nostra esperienza di politiche economiche e sociali per le città e di pianificazione urbanistica? La dimensione dei nostri processi non è paragonabile. Non solo il numero di immigrati recenti e con uno *status* legale abbastanza impreciso che c'è da noi non può essere confrontato con la dimensione della "popolazione fluttuante" cinese, i *liudong renkou*. L'*hukou*, il sistema di residenza cinese, lega la maggior parte dei diritti al luogo di residenza d'origine: chi lascia le campagne o città in crisi, spostandosi da una regione all'altra alla ricerca di lavoro, perde questi diritti; non li può trasferire al nuovo luogo dove abita e di conseguenza non può accedere a servizi pubblici come la sanità e l'istruzione. I *sans papier* cinesi sono almeno 150 milioni; guadagnano un quinto dei residenti legali; in larghissima maggioranza non hanno regolari contratti di lavoro; non sono assicurati sugli infortuni e solo un terzo

di loro ha diritto all'assistenza sanitaria; molti parlano lingue proprie, che gli altri cinesi non capiscono.

In condizioni di marginalità del genere trovare un alloggio decente è un problema; si formano così, nei luoghi in cui c'è necessità di lavoratori immigrati e le situazioni urbane lo consentono, sacche di marginalità, teoricamente temporanee ma che spesso durano decenni. Ne sono un esempio i cosiddetti "villaggi urbani", vecchi paesini di campagna acchiappati dentro i tessuti consolidati delle grandi metropoli e trasformati in slum.

È evidente la contraddizione che esiste tra una strategia di sviluppo ancora basata sulla concentrazione di popolazione nelle città e la necessità di disporre di una società relativamente equilibrata e non strutturalmente predisposta al conflitto a causa delle forti disparità economiche e sociali, dell'assenza di eguali diritti, di possibilità di uscire del ghetto in cui si è confinati. In una situazione del genere appare un po' astratto ed ingenuo pensare a città equilibrate, a consumo zero di suolo, a conservazione delle strutture urbane tradizionali. I modelli che noi possiamo fornire sembrano un po' patetici nel loro consapevole equilibrio, nella loro attenzione per una pluralità di variabili grandi e piccole, per produrre ambienti sicuri, consolidati, virtuosi. Viene da ridere a pensare ai nostri turbamenti per qualche migliaio di immigrati dall'Europa orientale o dall'area mediterranea.

D'altra parte che società urbana produrranno le migliaia di torri che intrappoleranno un paio di generazioni di cinesi? Cosa succederà agli infiniti piccoli nuclei familiari chiusi in gabbie verticali che poggiano su un tessuto urbanistico inesistente? Produrrà nuove forme di solidarietà o un individualismo spinto, in cui la cellula familiare avrà un ruolo determinante nell'organizzazione sociale, nei consumi, nei comportamenti sociali? E che succederà se spesso non sarà facile trovare lavoro, o trovarne uno decente, per le migliaia e migliaia di giovani venuti da fuori o se lo si perderà diventando anziani e non avendo pensioni sufficienti a far vivere decentemente?

*Questo olandese (suppongo che lo sia dalla lingua usata in un paio di correzioni) ha ragione, ma fornisce un quadro incompleto al suo interlocutore svedese: il ruolo attribuito dal governo cinese alla "popolazione fluttuante" è più complesso e interessante. La Cina ha bisogno di riequilibrare un sistema urbano del tutto distorto: concentrato nelle zone costiere e fatto di città enormi, ipertrofiche. Per risolvere il problema bisogna costruire un'impalcatura di città intermedie, localizzate in modo razionale, rafforzando quelle esistenti o costruendone nuove. Ma chi ci si trasferirà? Ecco che allora la sterminata popolazione fluttuante acquista un valore strategico e l'hukou uno strumento prezioso. Vuoi essere nuovamente un cittadino che gode di tutti i diritti? Vai dove ti dico di andare, per far funzionare questa o quella città, e vacci con la famiglia, per farci crescere i figli. L'incentivo dei diritti di cittadinanza, il poter essere di nuovo "qualcuno" diventano strumenti molto efficaci. La cosa è ovviamente più semplice da dire che da fare, ma si tratta di una strategia cinica di grande interesse e alla fine positiva. Qualcosa a cui noi non abbiamo mai pensato seriamente.*

*Il retro del conto e di un tovagliolino del caffè "Brioche Dorée" all'aeroporto Charles De Gaulle, Roissy, Terminal 1. Bic nera e inglese americano.*

Sono nel bel mezzo di un volo di 22 ore, tra Shanghai e Montevideo, con un buco qui a Parigi, giusto per cambiare di aereo. Un po' suonata, ma in attesa di diventarlo definitivamente nel secondo tratto: in fondo alla fine saranno solo 11 ore in meno di differenza di fuso orario, quasi come restar fermi. Anche se i terminal degli aeroporti sembrano tutti eguali in realtà non lo sono affatto; ognuno ha propri suoni e odori etnici, modi di funzionare o di essere rotto, specialità commerciali. Parigi è piena di profumi e creme.

Ho visto e spedito la posta e ora sono qui a bere un *grand café*, con gli occhi rossi, che pizzicano. Di Shang-



hai non mi ricordo quasi più e Santiago mi sembra un miraggio. Penso a quando, alle volte, svegliandomi di notte, mi viene l'angoscia perché non riesco a essere consapevole di tutto quello che succede contemporaneamente nel mondo: che faranno a Sydney? E ad Anchorage ci sarà una tempesta di neve? Chissà se la pesca alle Trobriand oggi sarà ricca? E lo sciopero dei suonatori di Gamelan a Bali sarà finito? E a Uppsala... La maledizione della globalizzazione e della rete; ma in fondo non è molto diverso da quando ci si chiedeva cosa stesse succedendo nel Bronx o nel Queens. In fondo è la città globale che salta fuori, fatta di spezzoni diversi, vissuti intensamente, dove ci si può rifugiare o di cui si ha paura.

*Due fogli di carta da lettere dell'Hotel Ibis di Valparaíso. Francese. Penna stilografica.*

Eccitatissimo. Sono arrivato a Valparaíso, la mitica città di mare di Neruda, Jack London, De Lillo, Isabel Allende; quella che cantavano i marinai bretoni che doppiavano Capo Horn.

*Au cap Horn il ne fera pas chaud, haul away, Hé!*

.....

*Adieu Misère, adieu bateau,*

*Hourrah, oh! Mexico, o,o,o,*

*Et nous irons, à Valparaíso. Haul away, Hé!*

e con gli ascensori ottocenteschi a fune che sembrano scatole di biscotti tirate da uno spago. A vederla è un po' meno mitica di come la immaginavo, ma comunque niente male. Non è una città latino americana; sembra un trapianto di città inglese, tedesca o scandinava.

Insomma, sono contento; lo sarei di più se non mi avessero rifilato la valigia di un altro, con dentro biancheria sporca. Pazienza: ho un fondo emergenza dell'università e ne approfitterò per rifarmi un guardaroba elementare.

È una città che è stata dinamica, creativa, con una forte

e molto particolare identità e poi ha perso tutto d'un colpo per eventi fuori del suo controllo. La sua fortuna era essere porto di sosta e riparazione delle navi che avevano doppiato il Capo Horn e esportatore di grano e rame; il suo dramma è stato aver perso questo ruolo con l'apertura del Canale di Panama nel 1911. Armatori, attività portuali, società commerciali, banche, giornali, taverne, postriboli persero d'un tratto ragion d'essere e clientela. Una delle più avanzate e vivaci città dell'America del Sud diventò museo di se stessa; una città costretta a reinventarsi per poter sopravvivere. Valparaíso ha altre due debolezze: i terremoti, che in Cile sono frequenti e terribili, e gli incendi delle case di legno, che sono anche la sua attrattiva.

Il golfo è circondato da colline abbastanza ripide e ai loro piedi, affacciata sul mare, c'è una lingua di terra formata dal fango che scende dall'alto e dalla sabbia del mare; un suolo incoerente su cui in passato sono stati costruiti grossi edifici senza strutture antisismiche, crollati regolarmente con terremoti e mareggiate. Questo ha spinto a costruire sulle colline case leggere, con una struttura portante di legno, riempita di terra e rivestita di lamiera corrugata, a passo stretto: la *calamina*. Bruciano facilmente.

Valparaíso è un aggregato di tanti elementi, distinti e anche contrastanti tra loro, che alla fine diventano sistema unitario; è una specie di ossimoro urbanistico, fatto di infinite casette di lamiera e legno arrampicate sulle colline: ordine disordinato, o disordine ordinato. Il suo fascino è apparire totalmente casuale ma avere una razionalità propria, frutto di moltissimi interventi individuali senza regole prefissate. L'UNESCO l'ha dichiarata Patrimonio dell'Umanità; ma come si può conservare un luogo che nel suo continuo e imprevedibile mutare ha la sua forza? Forse dovremmo riflettere sul paradosso di una città nordica cresciuta come una *favela* che alla fine è risultata bella e sul fatto che non sempre Vitruvio ha ragione.

*Un foglio intestato Cafè Tortoni. Buenos Aires, Avenida de Mayo 825, con busta. Testo in inglese, calligrafia frettolosa.*

Caro Moshe,  
prima di partire per Tel Aviv ti scrivo due righe che cercherò di impostare a Ezeiza, se faccio a tempo.  
Ho avuto poco fa una telefonata da David per conto del CEO di "Super Sale" (che spero di vedere tra un paio di giorni con i filistini). L'affare è fatto; dopo la situazione di stallo momentaneo dovuto al Master Plan di quegli scemi di italiani, la loro Holding ha ripreso in mano la situazione. Il grosso intervento immobiliare a Jericho si farà; verrà avviato dopo le elezioni, quando gli animi saranno un po' più calmi. S.S. li incontrerà a Nablus nella mega replica della Rotonda di Palladio che P. si è fatto costruire per viverci (hai mai visto le foto? È come l'originale, ma in scala 1 a 1,5). Credo ci chiederanno di progettare qualcosa di simile alla vela del Dubai al-Arab Hotel: un grattacielo non immenso ma di grande impatto nel paesaggio di Jericho, con l'oasi e il deserto; una cosa ganza. Come sai noi non figureremo; sarà una cosa tutta loro, fatta con il nome dei nostri soci del Qatar. Mi sembra un bel colpo e ovviamente anche una bella porcata. Alle volte mi chiedo... ma che senso ha spararsi se poi si fa così bene business insieme?

Ciao

Aron

PS Scusa la carta, ma quando sono a Buenos Aires non posso fare a meno di andare a bere il caffè dove andava Borges.

*Ho finito la lettura e sono un po' perplesso.*

*Riflessioni e ragionamenti sono fatti da persone diverse, anche se tutte europee e prevalentemente maschi, che non si conoscevano e hanno scritto in circostanze e luoghi molto diversi su vari temi. Eppure tra di loro c'è – anche se con inevitabili disparità – affinità di idee e giudizi e un interesse prevalente per le città e il territorio. Insomma, se le calligrafie non fossero molto dissimili, verrebbe il sospetto che sia la stessa persona ad aver scritto lettere e foglietti. Ma perché mai? Perché questa messa in scena? Per nascondere la propria vera identità? Per difendere interpretazioni, dubbi? O per sottolineare che i grandi problemi sono quelli e che ci si continua a girare attorno senza avere il coraggio di dichiararci incapaci di affrontarli?*

*La valigia è stata ritrovata, ma è come se non l'avessi mai persa, tanto condivido quello che ci ho trovato dentro. Questo mi lascia un po' di amaro in bocca: è come se annaspasimo senza trovare risposta a problemi più grandi di noi.*

# CRIOS 9/2015

## **OLTRE LA DELIBERAZIONE DEMOCRATICA**



pag. 47

Governo del territorio e pianificazione  
spaziale: le ragioni di un manuale

